Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11235**

18. Wahlperiode 20.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Zur Einführung einer Infrastrukturabgabe mit dem Ziel, einen Übergang von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu schaffen, ist bereits im Jahr 2015 ein Gesamtpaket verabschiedet worden. Nach Auffassung der Europäischen Kommission stehen im Detail nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe sowie zur Vermeidung der Doppelbelastung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Mit einer Anpassung der Regelungen soll den Bedenken der EU-Kommission Rechnung getragen werden.

B. Lösung

Anpassung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes hinsichtlich seiner Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, um mit höheren Steuerentlastungsbeträgen für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse den ökologischen Anreiz zu verstärken.

C. Alternativen

Durch die vorgesehenen Anpassungen der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer soll das bereits von der Europäischen Kommission eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren beendet werden. Andernfalls kann mit der Erhebung einer Infrastrukturabgabe nicht begonnen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr-/-mindereinnahmen (-) in Mio. €)

	Gebiets-körperschaft	Volle Jahres-wirkung[1]	Kassenjahr				
			2019	2020	2021	2022	2023
	Insg.	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
	Bund	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
	Länder	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Gem.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Anmerkungen:

[1)] Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer aufgrund der Förderung der Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse werden aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur vollständig kompensiert. Hierzu ist im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur ab 2019 im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung jeweils auf Grundlage aktueller Berechnungen eine Erstattung an den Epl. 60 vorzusehen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der für die Zollverwaltung vorübergehend anfallende zusätzliche Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 beträgt im Jahr 2020 rd. 0,2 Mio. Euro, im Jahr 2021 rd. 26,1 Mio. Euro und im Folgejahr 2022 rd. 5,5 Mio. Euro.

Der Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 ist aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen ab 2021 geringfügige direkte sonstige Kosten.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Januar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes[1)]

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Artikel 1 des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901), das zuletzt durch Artikel 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom … (BGBl. I S. … [*einsetzen: Ausfertigungsdatum und Seitenzahl der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes*]) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 7 Buchstabe b wird Absatz 6 durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Für inländische Kraftfahrzeuge ermäßigt sich die Jahressteuer (Steuerentlastungsbetrag) bei

1. Personenkraftwagen je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon,
   a) wenn sie die verbindlichen Grenzwerte nach Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einhalten und angetrieben werden
      aa) durch Fremdzündungsmotoren um 2,32 Euro,
      bb) durch Selbstzündungsmotoren um 5,32 Euro,
   b) wenn sie die verbindlichen Grenzwerte nach Tabelle 1 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder nach Zeile B Fahrzeugklasse M der Tabellen in Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG in der bis 1. Januar 2013 geltenden Fassung einhalten und angetrieben werden
      aa) durch Fremdzündungsmotoren um 2 Euro,
      bb) durch Selbstzündungsmotoren um 5 Euro,
   c) wenn sie die Anforderungen nach Buchstabe a und b nicht erfüllen und angetrieben werden
      aa) durch Fremdzündungsmotoren um 6,50 Euro,
      bb) durch Selbstzündungsmotoren um 9,50 Euro,

   insgesamt jedoch um nicht mehr als 130 Euro;
2. Wohnmobilen je 200 Kilogramm verkehrsrechtlich zulässigem Gesamtgewicht oder einem Teil davon um 16 Euro, insgesamt jedoch um nicht mehr als 130 Euro;
3. Personenkraftwagen und Wohnmobilen mit
   a) zugeteiltem Oldtimer-Kennzeichen um 130 Euro,
   b) zugeteiltem Saisonkennzeichen für jeden Tag des Betriebszeitraums um den auf ihn entfallenden Bruchteil des Jahresbetrags nach den Nummern 1 bis 3 Buchstabe a.

[1)] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Steuerentlastungsbetrag nach Satz 1 ist jeweils begrenzt auf die Jahressteuer nach Absatz 1 Nummer 2 und 2a sowie Absatz 4 Nummer 2, bei Saisonkennzeichen auf den Bruchteil des Jahresbetrags nach ihrem jeweiligen Betriebszeitraum.“.

2. In Nummer 12 wird folgender Buchstabe g angefügt:

„g) Folgender Absatz 14 wird angefügt:

„(14) Der Steuerentlastungsbetrag nach § 9 Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a beträgt für die Dauer von zwei Jahren ab dem Tag des vom Bundesminister der Finanzen bekannt gegebenen Inkrafttretens von Artikel 1 Nummer 7 und Nummer 12 Buchstabe f des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901), das zuletzt durch das Gesetz zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes vom … (BGBl. I S. … [*einsetzen: Ausfertigungsdatum und Seitenzahl der Verkündung dieses Gesetzes*]) geändert worden ist, in Doppelbuchstabe aa 2,45 Euro und in Doppelbuchstabe bb 5,45 Euro.“.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am zweiten Tag nach der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom …(BGBl. I S. … [*einsetzen: Ausfertigungsdatum und Seitenzahl der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes*]) nach seinem Artikel 3 Absatz 1 in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Bereits im Jahr 2015 wurden die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um mit Einführung einer Infrastrukturabgabe den Übergang von einer vorwiegend steuerfinanzierten zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu gewährleisten. Die Regelungen wurden bisher nicht umgesetzt, da nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht alle Maßnahmen zur Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union stehen.

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) beinhaltet die kraftfahrzeugsteuerlichen Regelungen. Es tritt bedingt in Kraft, abhängig vom Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz. Mit einer Anpassung soll den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung der finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz werden die Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen erhöht. Dies verstärkt die ökologische Anreizwirkung.

III. Alternativen

Ohne Anpassung der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer wird den Bedenken der Europäischen Kommission nicht Rechnung getragen und die Einführung der Infrastrukturabgabe ist zeitnah nicht möglich.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes, das in Artikel 1 das Kraftfahrzeugsteuergesetz änderte, ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz des Grundgesetzes, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Zu den gesetzlichen Änderungen werden die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft beachtet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Keine.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Anhebung der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse erhöht die Anreizwirkung zum schnellen Umstieg auf ein Neufahrzeug, das diese derzeit anspruchsvollsten Anforderungen an das Abgasverhalten hinsichtlich der Schadstoffemissionen erfüllt.

Der Gesetzentwurf verfolgt daher den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

(Steuermehr-/-mindereinnahmen (-) in Mio. €)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung[1]	Kassenjahr 2019	2020	2021	2022	2023
1	§ 9 Abs. 6 KraftStG	**Insg.**	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
	Zusätzliche Entlastung für Euro 6 PKW bei Einführung der Infrastrukturabgabe ab 1.1.2019	KraftSt	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		Bund	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		KraftSt	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		Länder	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		Gem.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
2	Finanzielle Auswirkungen insgesamt	**Insg.**	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		KraftSt	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		Bund	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		KraftSt	**-100**	**-100**	**-120**	**-100**	**-110**	**-125**
		Länder	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		Gem.	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Anmerkungen:

[1)] Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Die Mindereinnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer aufgrund der Förderung der Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse werden aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur vollständig kompensiert. Hierzu ist im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur ab 2019 im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung jeweils auf Grundlage aktueller Berechnungen eine Erstattung an den Epl. 60 vorzusehen.

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Zollverwaltung entsteht im Einzelplan 08 folgender Erfüllungsaufwand:

- Durch die Anpassung des IT-Verfahrens für die vorgesehene Absenkung der Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse im Jahr 2021 wird ein Erfüllungsaufwand von 225.000 Euro entstehen, der im Jahr 2020 anfällt.
- Diese Absenkung der Steuerentlastungsbeträge im Jahr 2021 erfordert, dass ca. 16 Mio. geänderte Kraftfahrzeugsteuerbescheide versandt werden müssen. Dadurch entstehen Kosten für Erstellung, Druck und Versand der Bescheide in Höhe von rd. 11 Mio. Euro, die in Höhe von 9 Mio. Euro im Jahr 2021 und in Höhe von 2 Mio. Euro im Folgejahr 2022 anfallen.
- Im Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Kraftfahrzeugsteuer ist von einem vorübergehenden personellen Mehraufwand für ca. 1,5 Prozent der voraussichtlich betroffenen Steuerfälle im Jahr 2021 in Höhe von rd. 2,4 Mio. Euro auszugehen (10 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall). Im Folgejahr 2022 fällt ein Erfüllungsaufwand zur personellen Bearbeitung für ca. 1 Prozent der betroffenen Steuerfälle in Höhe von rd. 0,6 Mio. Euro an (8 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall).
- Erfahrungsgemäß tritt bei ca. 10 Prozent der Bescheidadressaten ein Auskunftsbedarf auf, der in telefonischen, elektronischen oder schriftlich gestellten Anfragen an die Finanzbehörden herangetragen wird (5 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Anfrage). Aus diesem Grunde wird ein Erfüllungsaufwand im Jahr 2021 für die Entgegennahme und Beantwortung von vermehrten Anfragen der von diesen Steuerscheiden betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Höhe von rd. 8 Mio. Euro anfallen. Im Folgejahr 2022 wird von einer Anfragequote von ca. 5 Prozent mit einem Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,8 Mio. Euro ausgegangen.
- Erfahrungsgemäß wird bei Steuerneufestsetzungen ein erhöhtes Volumen an Rechtsbehelfen auftreten (durchschnittliche Bearbeitungszeit 240 Minuten je Fall, bei Ruhendstellen 5 Minuten je Fall). Bei einer voraussichtlichen Rechtsbehelfsquote von ca. 2,5 Prozent ergibt sich im Jahr 2021 ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 6,7 Mio. Euro. Im Folgejahr 2022 beträgt der Erfüllungsaufwand rd. 1,1 Mio. Euro.

Personalbedarf	**2021**			**2022**		
	AK gD	**AK mD**	**Summe AK Bereich**	**AK gD**	**AK mD**	**Summe AK Bereich**
Festsetzung HZÄ	2,4	21,8	24,3	0,6	5,3	5,9

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zentrale Auskunft	8,1	73,2	81,3	1,9	16,9	18,8
Rechtsbehelfe	6,8	61,6	68,4	1,1	9,9	11,0
Summe AK/Laufbahn	17,4	156,6	174,0	3,6	32,1	35,7

Der Erfüllungsaufwand im Einzelplan 08 ist aus den Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu decken.

6. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen ab 2021 geringfügige direkte sonstige Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Regelungen sollen dauerhaft wirken, so dass eine Befristung nicht in Betracht kommt. Eine Evaluierung der Regelungen ist nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Nummer 1 Buchstabe b)

Durch die Anhebung der Steuerentlastungsbeträge je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse in § 9 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 KraftStG von bisher 2 Euro auf 2,32 Euro bei Fremdzündungsmotoren und von bisher 5 Euro auf 5,32 Euro bei Selbstzündungsmotoren werden diese schadstoffarmen Fahrzeuge im Vergleich zur bisherigen Rechtslage noch besser gestellt. Der ökologisch orientierte Anreiz wird damit gestärkt.

Der angefügte Satz 2 dient der Rechtsklarheit hinsichtlich möglicher Entlastungsüberhänge. Sie führen nicht zu negativer Kraftfahrzeugsteuer.

Zu Nummer 2 (Nummer 12 Buchstabe g – neu)

Zur weiteren Verstärkung der ökologischen Komponente für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse beträgt die Steuerentlastung je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum für die Dauer von zwei Jahren ab dem Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren 2,45 Euro und mit Selbstzündungsmotoren 5,45 Euro.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 bestimmt zur Gewährleistung von Rechtsklarheit, dass die Änderung durch das vorliegende Gesetz am zweiten Tag nach der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in Kraft tritt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungs-gesetzes (NKR-Nr. 4086 BMF)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Verwaltung Bund Einmaliger Erfüllungsaufwand:	31,8 Mio. Euro
Das Ressort hat die Gesetzesfolgen nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Im Jahr 2015 wurden die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um mit Einführung einer Infrastrukturabgabe den Übergang von einer vorwiegend steuerfinanzierten zur überwiegend nutzerfinanzierten Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen zu gewährleisten.

Mit der Anpassung des zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes soll den Bedenken der EU-Kommission hinsichtlich der Steuerentlastungsbeträge bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung der finanziellen Doppelbelastung bei Einführung der Infrastrukturabgabe Rechnung getragen werden.

In dem Regelungsvorhaben werden die Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse mit besonders geminderten Schadstoffemissionen erhöht. Dies verstärkt die ökologische Anreizwirkung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Verwaltung (Bund)

Der Zollverwaltung entsteht in Jahren 2020, 2021 und 2022 **einmaliger Erfüllungsaufwand** von insgesamt etwa 31,8 Mio. Euro. Der Erfüllungsaufwand entsteht aus:

- **Anpassung des IT-Verfahrens** für die vorgesehene Absenkung der Steuerentlastungsbeträge für Personenkraftwagen der Euro-6-Emissionsklasse (225.000 Euro im Jahr 2020).
- **Erstellung, Druck und Versand der ca. 16 Mio. geänderten Kraftfahrzeugsteuerbescheide** (9 Mio. Euro im Jahr 2021 und 2 Mio. Euro im Folgejahr 2022).
- **Vorübergehendem personellen Mehraufwand** für ca. 1,5 Prozent der voraussichtlich betroffenen Steuerfälle im Jahr 2021 (10 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall und Gesamtaufwand von etwa. 2,4 Mio. Euro) und für ca. 1 Prozent der betroffenen Steuerfälle im Folgejahr 2022 (8 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Fehlerfall und Gesamtaufwand von etwa 0,6 Mio. Euro).
- **Auskunftsbedarf** bei ca. 10 Prozent der Bescheidadressaten im Jahr 2021, der in telefonischen, elektronischen oder schriftlich gestellten Anfragen an die Finanzbehörden herangetragen wird (5 Minuten durchschnittliche Bearbeitungszeit je Anfrage und Gesamtaufwand von etwa 8 Mio. Euro). Im Folgejahr 2022 wird von einer Anfragequote von ca. 5 Prozent mit einem Erfüllungsaufwand von etwa 1,8 Mio. Euro ausgegangen.
- **Rechtsbehelfen** (durchschnittliche Bearbeitungszeit 240 Minuten je Fall, bei Ruhendstellen 5 Minuten je Fall). Bei einer voraussichtlichen Rechtsbehelfsquote von ca. 2,5 Prozent ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von etwa 6,7 Mio. Euro im Jahr 2021 und 1,1 Mio. Euro im Jahr 2022.

Das Ressort hat die Gesetzesfolgen nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Schleyer
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.